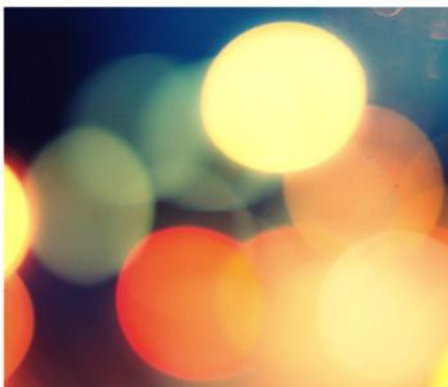
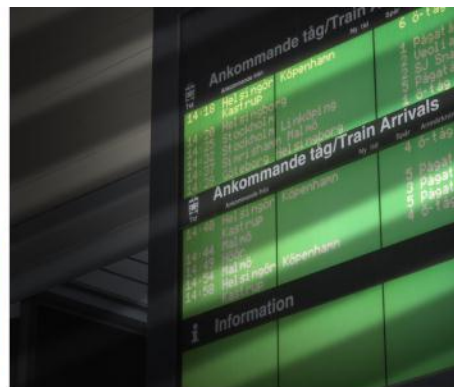
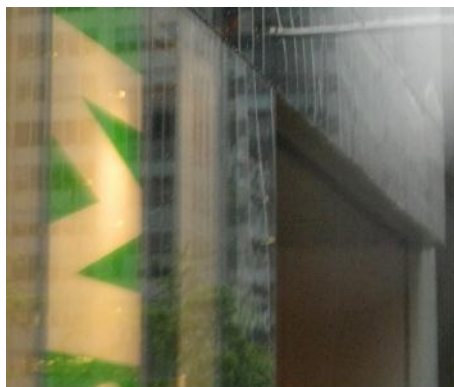


Tillgänglighetsanalys Uppsala Arena

Kartläggning och åtgärdsförslag



Dokumentinformation

Titel: Tillgänglighetsanalys Uppsala Arena

Serie nr: 2014:51

Projektnr: 14080

Författare: Jesper Nordlund, Trivector Traffic
Karin Neergaard, Trivector Traffic

Medverkande: Elin Josefson, Trivector Information
Kristina Nyström, Trivector Traffic

**Kvalitets-
granskning:** Karin Neergaard

Beställare: Uppsala kommun
Kontaktperson: Ulrica Ström, tel 076-101 99 16

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
1.0	2014-06-12		Beställare
1.0	2014-06-23	Slutrapport	Beställare

Förord

I Norra Gränby planeras för en utveckling av stadsdelen i form av tillkommande bostäder, verksamheter, vidareutveckling av handeln samt tillkommande idrottsfunktioner och arenor. En av de stora aktörerna som tillkommer till området är multiarenan Uppsala Arena, med plats för mellan 8 000 till 10 000 åskådare.

På uppdrag av Uppsala kommun har Trivector Traffic gjort en tillgänglighetsanalys för området i syfte att kartlägga förutsättningarna för en hög tillgänglighet till Uppsala Arena genom ett hållbart och attraktivt resande. Verksamhetens behov av kompletterande åtgärder för att främja hållbara transporter identifieras och föreslås.

Projektledare har varit civ.ing. Jesper Nordlund, och affärsansvarig har varit civ.ing. Karin Neergaard, båda på Trivector Traffic. I utredningen har även civ.ing. Kristina Nyström (Trivector Traffic) och fil.mag. Elin Josefson (Trivector Information) deltagit. Kontaktperson på Uppsala kommun har varit Ulrica Ström.

Innehållsförteckning

1.	Bakgrund	1
1.1	Inledning	1
1.2	Syfte	1
2.	Kartläggning	2
2.1	Uppsala arena	3
2.2	Gränby centrum	5
2.3	Verksamheternas högsäsong	8
3.	Förutsättningar att resa till och från området	11
3.1	Kollektivtrafik	11
3.2	Gång och cykel	15
3.3	Vägnät och parkering	18
3.4	Summering och analys	20
4.	Benchmarkstudie av andra arenaområden	23
4.1	Tillgänglighet till andra arenor	23
4.2	Essensen av jämförelsen med andra arenor	25
5.	Behov av parkering – utan åtgärder	27
5.1	Generella resvanor	27
5.2	Förväntat resandemönster	28
5.3	Uppskattad tillgång till parkeringsplatser	31
5.4	Bruttobehov av parkering – bil, cykel och buss	32
6.	Åtgärdsförslag	34
6.1	Åtgärdsförslag för ett mer hållbart resande	34
6.2	Behov av parkering – med åtgärder	43
7.	Avslutande diskussion	45

1. Bakgrund

1.1 Inledning

Norra Gränby i Uppsala utvecklas till ett sport- och evenemangscentrum. I området finns sedan tidigare idrottsverksamhet i form av bandyhall, ishallar, tennisverksamhet, m.m. Dessa kompletteras nu med bl.a. utomhusarena för friidrott, Innebandy- och inomhusfriidrottsarena, samt utveckling av tennisverksamheten. Därtill byggs ett sporthotell, och en tillfällig BMX-bana kommer även finnas i området. Atrium Ljungberg utvecklar Gränby Centrum med ytterligare handelsyta, och den nya handelsplatsen Gränby Köpstad är under uppförande.

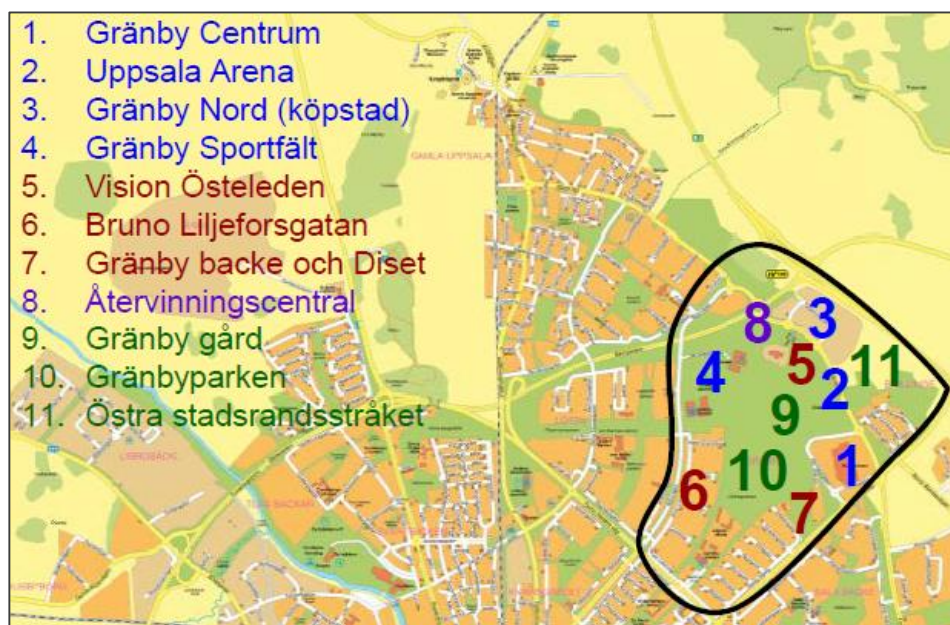
Intill Gränby Centrum planeras även för multiarenan Uppsala Arena, en idrotts- och evenemangsarena med plats för 8 000 åskådare vid idrottsevenemang och 10 000 åskådare vid konserter. Totalt kommer här att anordnas 120 evenemang arenans första år, och kalkylerna pekar på ca 410 000 betalande besökare under det första året.

1.2 Syfte

Syftet med utredningen är att genom en tillgänglighetsanalys för Uppsala Arena kartlägga förutsättningarna för en hög tillgänglighet till Uppsala Arena genom ett hållbart och attraktivt resande. Utredningen ska även identifiera behov av kompletterande åtgärder som krävs för att skapa optimala förutsättningar för arenans attraktivitet ur tillgänglighetsperspektiv.

2. Kartläggning

Norra Gränby är under utveckling till ett sport- och evenemangscener i Uppsala. Markanspråken är många i området, och delvis överlappande beaktande utrymmeskrav.



Figur 2-1 Planerade verksamheter i Gränby.

Två av de mer centrala funktionerna som planeras till området är en utveckling av handelsområdet Gränby Centrum, samt den nya arenan Uppsala Arena. Gränby Centrum utvecklar sin handelsyta på befintlig markparkering inom fastigheten, och bygger även parkeringshus i tre våningar på denna yta. Uppsala Arena är en planerad arena som kommer att få en publikkapacitet på 8 000 åskådare vid idrottsevenemang, och upp till 10 000 åskådare vid konserter.

Norr om Uppsala Arena och Österleden byggs ett nytt handelsområde: Gränby Köpstad (även känt som Gränby Köpstad). Utbyggnaden har redan påbörjats, och totalt handlar det om 60 000 kvm handelsyta när det är fullt utbyggt.

I områdets västra del byggs Gränby sportfält, vilket kommer innehålla ett flertal idrottsfunktioner. I detta område tillkommer en BMX-arena av internationell tävlingsstandard, en utomhusfriidrottsarena som kommer ersätta funktionen på Studenternas IP, utveckling av befintliga tennishallar, en innebandy- och friidrottsarena, samt ett sporthotell i 9 våningar. Sedan tidigare finns det även

ishallar i området, vilka är de enda av idrottsfunktionerna i området som ägs av kommunen.



Figur 2-2 Utveckling av befintliga handelsområdet Gränby Centrum, samt Uppsala Arena.

Nedan följer en mer ingående beskrivning av de huvudsakliga verksamheterna i området.

2.1 Uppsala arena¹

Uppsala arena planeras att bli en multiarena med en kapacitet på mellan 8 000 till 10 000 åskådare. De verksamhetsområden som arenan kommer att hantera är Idrott, Nöjen och Möten. Här kommer att arrangeras ishockey- och basketmatcher i seriespel, konserter och evenemang i stil med hästtävlingar, etc., samt större kongresser och mindre mässor. Utöver själva arena- och konferensfunktionen kommer Uppsala arena även tillföras 4 000 kvm kommersiella lokaler.

Säsongerna för arenan kan lite grovt delas in i tre avseende såväl antalet evenemang som publikunderlag: hög- mellan- och lågsäsong, se tabell nedan.

Tabell 2-1 Schematisk bild över hög-, mellan- respektive lågsäsong för arenans evenemang.

	Jan	Feb	Mars	Apr	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec
Högsäsong												
Mellansäsong												
Lågsäsong												

¹ Uppgifter i detta kapitel är inhämtade genom telefonsamtal med Staffan Littmarck, såvida ingen annan uppgift anges.

Handeln har däremot säsong året runt och motsvarande öppettider som Gränby centrum.

Arenan förväntas i detta skede kunna stå klar hösten 2017. I kalkylerna har arenabolaget räknat på 410 000 betalande besökare fördelat på 120 evenemangsdagar. *Det genomsnittliga antalet besökare per evenemang blir därmed drygt 3 400 åskådare.*

I denna siffra ingår inte besökare till handeln eller till särskilda gratisevenemang. Antalet gratisevenemang väntas bli begränsat. Av de 120 evenemangsdagarna har man endast räknat med att 8 av dem är utsålda, d.v.s. 8 000 till 10 000 betalande åskådare.

Publiksnittet som arenabolaget utgått ifrån i de olika matcherna varierar. För hockeymatcher har man räknat med ett publiksnitt på 4 000 åskådare över 28 matcher. Detta ska jämföras med lagets nuvarande hemmasnitt på 1 261 åskådare (motsvarande ca 45 % av kapaciteten i Metallåtervinning arena).

För basketmatcher har man räknat på ett publiksnitt fördelat över 25 matcher på 1 850 åskådare per match, där basketens publiksnitt idag ligger på ca 1 200 åskådare per match². För övriga idrotter räknar man över 13 evenemang på ett publiksnitt om ca 3 500 åskådare per match. Detta antyder att man från arenabolagets sida räknar med att arenan i sig, och upplevelsen som dessa nya förutsättningar ger åskådarna, attraherar ytterligare publik.

I tabellen nedan redogörs för 1) arenabolagets ekonomiska kalkyl, 2) dagens publiksnitt för ishockey och basket, och 3) utredningen justering. Utredningens justering motsvarar 75 % av arenabolagets kalkyl och 2,4 gånger dagens genomsnittliga publiksnitt. Det är rimligt att publiken förväntas bli större med en ny arena. En tredubbling, som arenabolaget räknat med (se Hockey i tabell nedan), bedömer vi som en maxkalkyl. Alternativet utredningens justering bedöms motsvara publik tillströmningen vid de allra flesta evenemang, och är det alternativ som vi bedömer som mest rimligt att dimensionera parkeringen utifrån.

Tabell 2-2 Publiksnitt för olika evenemang som 1) Arenabolaget själva räknat med, 2) motsvarande dagens publiksnitt, och 3) en av utredaren justerad kalkyl avseende publiksnitt.

	Hockey	Basket	Övrig sport	Konf & nöjen	Genomsnittspublik	Utsålt
Arenabolagets kalkyl	4 000	1 850	3 500	3 800*	3 400	8 000 (10 000)
Dagens publiksnitt	1 261	1 200	-	-	-	-
Utredningens justering	3 000	1 500	-	-	-	-

Antal evenemang	28	25	13	54	-	8
-----------------	----	----	----	----	---	---

*) I denna kalkyl ingår flera av de åtta utsålda evenemangen. Konferens och nöjen kan vara av mycket varierande storlek.

Uppgift om förväntat antal besökande vid nöjesevenemang har inte kunnat lämnas av arenabolaget, då nöjesevenemang kan vara av vitt skilda karaktär och omfattning. Även uppgifter om resvanor och upptagningsområde är osäkra beträffande nöjesevenemang. Fortsatta resonemang och beräkningar förhåller sig därför till sportevenemang.

Dessa 66 sportevenemang och tillkommande 28 nöjesevenemang har generellt sett evenemangsstart kvällstid någon gång mellan kl. 18.00 – 24.00. Helger är det dock inte ovanligt att matchstart är redan kl. 16.00. Spelschemat för idrottslagen ligger fastlagt ett par månader innan säsongstart, varefter övriga evenemang i arenan och området kommer att få anpassas efter detta lagda tidsschema. Någon uttalad bokningskoordinator har inte uttalats vara aktuellt för Norra Gränbys evenemang och olika arenor.

Var kommer publiken ifrån? Vad gäller idrottssidan så uppskattar arenabolaget att majoriteten, närmare ca 80 % av åskådarna, i normalfallet kommer från Uppsala kommun. Avseende möten och konferenser uppskattar man istället att motsvarande 80 % av besökarna kommer från andra kommuner, alltså mer långväga och regionalt. Å andra sidan är det färre besökare till möten och konferenser.

2.2 Gränby centrum³

Gränby Centrum består idag utav 45 000 kvm verksamhetsyta fördelat på knappt 100 butiker inom detalj- och livsmedelshandel. Planerna är att utveckla verksamheterna till sammanlagt 76 000 kvm, varav 70 000 kvm utgör verksamhetsyta och återstående 6 000 kvm utgör kontorsyta.

Idag har Gränby Centrum ca 1 800 parkeringsplatser i form av markparkering, vilka är helt oreglerade sånär som på att de är tidsreglerade till fyra timmar. Detta har man för att de inte ska användas som boende- eller arbetsplatsparkering, då i princip inga av deras kunder stannar längre tid än fyra timmar. Vid utbyggnaden av Gränby Centrum kommer endast 800 av markparkeringsplatserna bli kvar. Istället bygger man även ett parkeringsgarage om ca 600 parkeringsplatser samt parkeringshus om ca 1 100 parkeringsplatser. Det totala antalet platser efter tillbyggnaden blir då 2 500 parkeringsplatser, vilket motsvarar 28 kvm handelsyta per parkeringsplats. Motsvarande nyckeltal innan tillbyggnaden är 25 kvm handelsyta per parkeringsplats.

³ Uppgifter i detta kapitel är hämtade genom telefonsamtal med Daniel Kvant Suber, såvida ingen annan uppgift anges.

Vad gäller besökandet är säsongen relativt jämn sett över året, men vid särskilda högtider kan det vara något högre besöksstryck än övrig tid. Öppettiderna är kl. 08.00 – 20.00, men livsmedelshandeln har öppet fram till kl. 22.00.

Under perioden 1 maj 2013 till 31 april 2014 har man mätt genomsnittliga antalet besökare per dag. Statistiken visar att maxbelastningen infaller under fredag och lördag med totalt 20 500 besökare per dag.

Tabell 2-3 Besökandet till Gränby Centrum fördelat per dag, genomsnitt avseende perioden 2013-05-01 – 2014-04-31. Källa: Daniel Kvant Suber, Atrium Ljungberg.

Mån	Tis	Ons	Tors	Fre	Lör	Sön
15 500	14 500	15 500	17 500	20 500	20 500	16 000

I tabellen nedan redogörs för besökande över tidsintervall på dygnet. Uppgift inom parentes motsvarar det antal besökare som genereras över en timme. Lördag kl. 15-17 är Gränby Centrums maxbelastning.

Tabell 2-4 Besökande till Gränby Centrum fördelat över tidsintervall (inom parentes anges besökandet per timme). Källa: Daniel Kvant Suber, Atrium Ljungberg.

	Fredag	Lördag	Söndag
Kl. 8.00 – 12.00	2 500 (625)	2 500 (625)	2 000 (500)
Kl. 12.00 – 15.00	6 000 (2 000)	7 500 (2 500)	6 000 (2 000)
Kl. 15.00 – 17.00	7 000 (3 500)	7 500 (3 750)	4 000 (2 000)
Kl. 17.00 – 20.00	6 000 (2 000)	4 000 (1 333)	4 000 (1 333)
Totalt	20 500	20 500	16 000

Utifrån intervjuer som gjorts i november 2013 med besökare till köpcentret har Atrium Ljungberg kartlagt varifrån besökarna kommer, samt med vilka färdmedel de har tagit sig dit.

Tabell 2-5 Varifrån kommer besökarna till Gränby Centrum? Baserat på intervjuer med besökare. Källa: Daniel Kvant Suber, Atrium Ljungberg.

Inom 2 km radie	Andel NV tätort	Andel S tätort	Andel utanför tätort
40 %	16 %	14 %	30 % (varav 15 % inom övriga kommunen)

Tabell 2-6 Färdmedelsfördelning bland besökare till Gränby Centrum. Baserat på intervjuer med besökare. Källa: Daniel Kvant Suber, Atrium Ljungberg.

Bil	Kollektivtrafik	Gång	Cykel
75 %	9 %	9 %	8 %

Gränby Köpstad⁴

Norr om Österleden byggs en annan handelsplats: Gränby Köpstad. Karaktären på denna handelsplats är mer utav sällanköpsvaror som elektronik och vitvaror, men även en viss andel dagligvaror. När det är utbyggt kommer 50 000 kvm handelsyta finnas här samt 1 400 parkeringsplatser, vilket innebär ett nyckeltal om knappt 36 kvm handel per parkeringsplats.

Med detta sagt är det fortfarande osäkert hur högt besökstrycket kommer bli på parkeringsplatserna till handelsplatsen. Läget är något mer bilorienterat, även om busshållplats för linje 41 finns i området (dock inte alls med samma tillgänglighet som den knutpunkt som planeras till söder om Gränby Centrum på Vaksalagatan). Att handeln är mer utav skrymmande varor och sällanköpshandel innebär även det ett annat köpmönster bland besökarna, vilket kan vara fråga om hur länge man stannar på handelsplatsen, d.v.s. omsättning på parkering, färdmedelsfördelning, beläggning per bil, etc.

I dagsläget är öppettiderna kl. 10.00 – 18.00, men i framtiden kommer handeln ha öppet fram till kl. 20.00. Livsmedelshandel i form av City Gross kommer öppna i området, vilka kommer ha öppettider motsvarande livsmedelshandeln i Gränby Centrum, alltså mellan kl. 08.00 – 22.00.

Sportfältet⁵

I västra delen av Norra Gränby planeras för en utveckling av sportfältet, där det idag finns ishallar och tennisplaner. På sikt kommer här, utöver en utvecklad tennisverksamhet samt ishallar, även finnas en innebandy- och friidrottsarena (IFU-arena, inomhus), en utomhusfriidrottsarena, en BMX-bana av internationell tävlingsstandard (temporär), ett sporthotell, samt ytor för spontanidrott i någon form.

IFU-arena kommer få en publikkapacitet på sammanlagt 2 880 sittande och stående åskådare i den stora arenan. Övriga planer har en kapacitet på 510 åskådare. Friidrottsarenan får en kapacitet på 810 åskådare. Arenan har högsäsong under i princip hela året, endast juli är något utav lågsäsong. Under kl. 16.00 – 23.00 under vardagar bedömer företrädare för verksamheten att dess maxbelastning inträffar, och under helger redan från kl. 07.00 – 22.00. Omsättningen på besökare till arenan bedömer samme företrädare till 500 pers/timme, och att ca 85-90 % av besökarna (då det inte är match) kommer från Uppsala kommun. Verksamhetens utgångspunkt är att många ska ta sig till arenan med kollektivtrafiken, men många ungdomar väntar man sig även bli

⁴ Uppgifter i detta kapitel är hämtade genom telefonsamtal med Daniel Kvant Suber, såvida ingen annan uppgift anges.

⁵ Uppgifter i detta kapitel är hämtade genom telefonsamtal med Conny Nicklasson (Sportfältet), Andreas Bolinder (UTK-hallen), Håkan Södergren (Relitahallen), Roger Jo Linder (Sportfältet, övergripande), Annie Larsson (Friidrottsarena), samt Ella Salvén (BMX-bana).

skjutsade och avsläppta av föräldrarna, vilket alltså inte genererar behov av fullt så många parkeringsplatser under driften, utan snarare avlämningsyta.

Besökarna till *utomhusfriidrottsarenan* är i stort sett desamma som besöker IFU-arena, men utomhusfriidrotten har högsäsong under maj till september medan inomhusarenan används av friidrotten under höst till vår. På helgerna håller man i utomhusfriidrotten tävlingar, och under vardagar måndag till torsdag kl. 17.00 – 21.00 används arenan huvudsakligen. Under helger är det kl. 9.00 – 16.00 som är dimensionerande. Men det är färre utövare och lägre besöksstryck till denna arena jämfört med inomhusarenan. Ca två stora evenemang kommer att hållas per år som uppskattningsvis genererar ca 1 000 besökare. Kapaciteten för utomhusarenan blir dock 4 000 – 5 000 åskådare, men det är mycket ovanligt att man kommer hålla evenemang som skulle fylla den kapaciteten, och då måste även separata läktare byggas vid varje tillfälle.

Tennisverksamheten har ett herrlag som spelar i elitserien, och på hemmamatcher på söndagar kan det komma ca 120 åskådare. Som mest har man kanske haft 600 – 700 personer samtidigt. Söndagar kl. 12.00 – 17.00 bedömer man att maxbelastningen för verksamheten inträffar, d.v.s. i samband med match.

Relitahallen har bandyverksamhet under september till mars. Till- och frånflödet av människor är ganska jämnt, den fungerar främst som en träningshall. Vid matchdagar har de som mest folk, men ändå inte mer än ca 200 – 250 åskådare. Publikkapaciteten i Relitahallen är 350 åskådare.

Ishallarna består av tre arenor, där A-hallen rymmer ca 2 800 åskådare, B-hallen 200 – 300 åskådare och C-hallen 150 åskådare. Det är aldrig fullt i alla hallarna samtidigt. Ishockeylaget Almtuna hade ett publiksnitt på 1 261 åskådare under den gångna säsongen och det är mycket ovanligt att arenan säljs ut helt. Högsäsong är under perioden september till mars. Tidpunkterna är huvudsakligen lördag till söndag mellan kl. 9.00 – 19.00, samt vardagar kl. 17.00 – 22.00. Totalt arrangerar man ca 25 hemmamatcher, samt ett tiotal ungdomscuper, allt detta under helger. Även konståkningen håller till i ishallarna.

Utöver dessa funktioner planeras även för en temporär BMX-bana i norra delen av sportfältet, samt ett Sporthotell. Det senare kommer att ordna med egen parkering för den egna verksamheten.

2.3 Verksamheternas högsäsong

I Tabell 2-7 nedan redogörs för verksamheternas högsäsong. Med högsäsong avses det tidsintervall när verksamheten har flest evenemangsdagar och som mest besökande. Observera att Uppsala Arena även har en mellansäsong under januari till maj, och att arenan även under denna tid arrangerar evenemang. Antalet

evenemang är dock färre under denna period, och under perioden juni till augusti är det mycket få evenemang i Uppsala Arena.

Tabell 2-7 Vilka månader på året har respektive verksamhet i området sin högsäsong? Uppgifter inhämtade genom intervjuer med företrädare för verksamheterna.

Verksamhet	Jan	Feb	Mars	April	Maj	Juni	Juli	Aug	Sept	Okt	Nov	Dec
Uppsala Arena												
Gränby Centrum												
Gränby Köpstad												
Utomhusfriidrott												
IFU-arena												
Tennishallar												
Relitahallen												
Ishallarna												

I Tabell 2-8 nedan anges vilka veckodagar som verksamheterna huvudsakligen nyttjas. För handeln innebär detta de dagar när antalet besökare är som störst, d.v.s. fredag till söndag. För ishallarna, Relitahallen och IFU-arena har representant för dessa verksamheter bedömt att de utnyttjas relativt jämnt över veckans alla dagar. Tennishallarna har som allra mest besökande vid matchdagar (söndagar).

Tabell 2-8 Vilka veckodagar har respektive verksamhet i området mest besökare? Uppgifter inhämtade genom intervjuer med företrädare för verksamheterna.

Verksamhet	Mån	Tis	Ons	Tors	Fre	Lör	Sön
Uppsala Arena							
Gränby Centrum							
Gränby Köpstad							
IFU-arena							
Tennishallar							
Relitahallen							
Ishallarna							

Några verksamheter, såsom ishallarna (bortsett från Almtunas hemmamatcher) och Relitahallen, har mycket träningsverksamhet och inte lika tydliga besökstoppar vid matchdagar. Användningen av dessa är därför jämnare fördelad över veckans dagar. Avseende IFU-arena kunde inga tydliga besöksdagar pekas ut, och även denna verksamhet har mycket daglig träningsverksamhet.

Av tabellerna ovan framgår att Uppsala Arenas högsäsong sammanfaller med flertalet verksamheters högsäsong under hösten, och under veckan framförallt på fredagar och lördagar. *Vi kan av detta tillsammans med tidigare presenterade*

uppgifter konstatera att arenaområdets maxbelastning inträffar vid arenans evenemangsdagar, och särskilt vid handelns maxbelastning under lördagar kl 15-17.

3. Förutsättningar att resa till och från området

3.1 Kollektivtrafik

I stort sett samtliga stads- och regionbussar samt tåg angör Uppsala resecentrum som ligger centralt i staden. Sedan 2009 finns tre stomlinjer som går med 10-minuterstrafik klockan 6–22. Stadens framtida kollektivtrafik kommer att genomgå stora förändringar. Utvecklingen av stomlinjer kommer att fortsätta och möjligheten att anlägga spårbunden trafik utreds.

Nuläge

Tre hållplatser ligger i närheten av Uppsala arena. *Hållplats Marknadsgatan* ligger ca 50-250 meter från arenan (beroende på vilken riktning man avser) och har två alternativa påstigningsplatser för södergående trafik. Marknadsgatan angörs på dagtid, två gånger i timmen av ringlinje 41, vilken angör flera av Uppsalas viktiga handels- och servicepunkter men med restid om drygt 30 minuter till/från centrala Uppsala. Dessutom trafikeras hållplatsen under vissa tider på vardagar av linje 127 samt en regionbuss. Båda har karaktären av arbetslinjer och går endast fåtal turer morgon och kväll.

På 500 meters gångavstånd från arenan finns *hållplats Gränby centrum*. Hållplatsen är uppdelad så att stadstrafiken angör entrén till Gränby Centrum medan regiontrafikens hållplats ligger ute vid Vaksalagatan. Härifrån avgår buss nummer 10 till Uppsala centrum med som bäst kvartstrafik. Restiden är 11 minuter. Hållplatsen trafikeras även av sju regionbussar⁶.

Ytterligare en hållplats, *hållplatsen Gränby sportfält*, ligger på gångavstånd från Uppsala Arenan. Gränby sportfält trafikeras av en stombuss 3 med en turtäthet på tio minuter. Gångavståndet dit är 1,4 kilometer.

⁶ 777 Expressbuss Östhammar, 751 Expressbuss Forsmark, 805 Hallstavik–Rasbo–Uppsala, 811 Öregrund–Östhammar–Gimo–Alunda–Uppsala, 886 Alunda–Gävsta–Uppsala, 887 Snabbuss Alunda–Uppsala, samt 889 Uppsala–Skölsta–Uppsala.



Figur 3-1 Stadsbusslinjekarta 2014. Tre hållplatser ligger i närheten av Uppsala arena. Hållplats Gränby centrum, inom 500 m, erbjuder bäst trafik. Källa: UL



Figur 3-2 Regionbusslinjekarta 2013 Källa: UL

Kollektivtrafikens restidsmässiga attraktivitet

Kollektivtrafikens restidsmässiga attraktivitet har studerats genom att jämföra restiden dör till dör för kollektivtrafiken jämfört med bilen, för några olika reserelationer (från Uppsala innerstad/resecentrum, Luthagen, Sävja, Bergsbrunna respektive Storvreta till Uppsala arena). Denna analys visar att bussen är ett acceptabelt alternativ restidsmässigt jämfört med bilen i relationen Uppsala centrum-Uppsala arena. I övriga reserelationer är restiderna långa jämfört med bilen, vilket dels beror på sämre turtäthet, dels längre åktid på bussen.



Figur 3-3 Platser för restidskvotsanalys (röd markering visar Uppsala Arena, blå markeringar startplatser)

Planerade förändringar

Upplands lokaltrafik planerar ett nytt linjenät 2016 och det kan då bli aktuellt att införa fler stomlinjer, med tätare turtrafik och särskild hållplatsstandard. Definitivt beslut om linjenätet och stomlinjerna kommer att tas först under hösten 2015.⁷

Av denna anledning går det inte att säkert säga hur framtida kollektivtrafik kommer att försörja Norra Gränby. I Översiktsplan 2010 beskrivs dock linje 10 som en framtida stombusslinje med 10-minuterstrafik större delen av dygnet. Hållplats Marknadsgatan trafikeras av ringlinje som går i minst 20-minuterstrafik enligt översiktsplanen.

Det finns också långtgående planer på att utveckla hållplatsen vid Gränby centrum så att den blir ”en andra trafiknod, bredvid Uppsala resecentrum”, det vill säga en större bytespunkt i kollektivtrafiksystemet.⁸ Detta skulle underlätta för resenärer från Uppsalas östra landsbygd att smidigt ta sig till arenan, förutsatt att Gränby också trafikeras av en buss till arenan med 10-minuterstrafik.

⁷ Nina Waara, Upplands Lokaltrafik

⁸ Niclas Andersson, Uppsala kommun

Slutsats: Med dagens planer kommer resande från Uppsala Arena att kunna välja mellan att gå till Gränby Centrum för ett stort och tätt trafikutbud, eller vänta på en ringlinje vid den näraliggande hållplatsen. Ett ytterligare alternativ är Gränby Sportfält och stombusslinje 3, men en gånglänk hit behöver då bli genare. En fördel är att det ger valmöjlighet och minskar den momentana belastningen på bussar genom en utspridningseffekt. En nackdel är kollektivtrafiken förlorar i konkurrensfördelar gentemot biltrafiken genom längre upplevd restid.

3.2 Gång och cykel

Av kommunens drygt 200 000 invånare bor 80 000 personer inom fyra kilometers gångavstånd på gång- och cykelväg (befintliga och föreslagna) från Uppsala Arena. Detta motsvarar även 57 % av tätortens befolkning som bor inom cykelavstånd. Planerad förtätning kan innebära ytterligare 10 000 invånare i närområdet.⁹

För att gång och cykel ska vara ett attraktivt alternativ är det viktigt med gena cykelvägar, att det är lätt att hitta och att nätet upplevs som tryggt och trevligt att använda. Genhetsknoten mellan den faktiska cykelvägen och fågelvägen inte överskrida 1,25, det vill säga cykelvägen bör inte vara mer än 25 procent längre än fågelvägen. Cykelvägarna bör vara tydligt skyltade hänga samman i ett stråk.

Det är en fördel om man som cyklist kan välja mellan ett ”dagnät” och ett ”kvällsnät”, det vill säga; helt separerade cykelvägar genom grönområdena bör ha en alternativ väg där människor och bilar rör sig. Trevlighetsaspekter och trygghetsaspekter är faktorer som inte ska underskattas vikten av avseende hur mycket gång- och cykelvägnätet används.

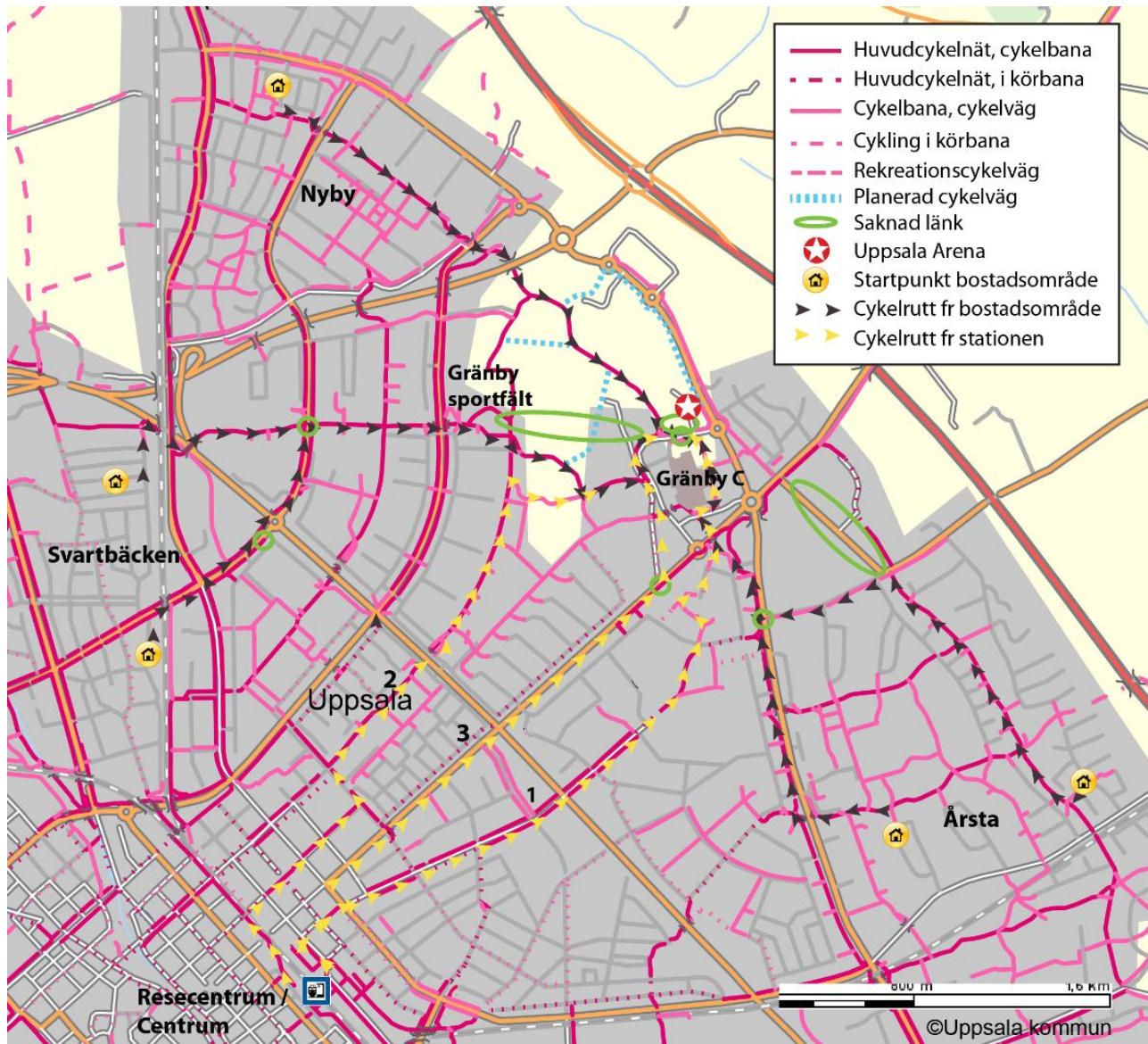
Cykelförbindelser från tre områden

Cykelrutter från de tre närliggande bostadsområdena Årsta (två alternativa platser), Nyby och Svartbäcken (två alternativa platser) har undersökts, liksom alternativa cykelrutter från resecentrum till arenan. Nedan redogörs för jämförelser av de olika alternativa cykelrutterna mellan Uppsala Arena och de fyra stadsdelarna i Uppsala. I sammanställningen redogörs för cykelruttens sträcka, genhetsknot samt vilka saknade länkar och förbättringsmöjligheter som har identifierats (se Tabell 3-1). Dock krävs en mer djuplodande inventering på plats för att detaljstudera saknade länkar och hinder.

Analysen visar att gång- och cykelvägnätet är bra eller ganska bra ur genhetssynpunkt. En analys av restider med cykel dörr till dörr jämfört med bil visar också att cykeln är ett bra alternativ till bilen mellan Uppsala innerstad

⁹ Bilaga Tillgänglighetsanalys Parkering gc och buss

respektive Luthagen och Uppsala arena. I dessa relationer går det snabbare att cykla än att ta bilen.



Figur 3-4 GC-nät mellan Uppsala Arena och omgivande stadsdelar. Från resecentrum har tre alternativa gc-vägar studerats. Gröna ringar markerar saknade/svaga länkar och gula punkter markerar startpunkter vid beräkning av genhetsknot.

Tabell 3-1 Sammanställning över alternativa cykelrutter från fyra olika stadsdelar. Färgkodning på ruttens namn anger vilken färg ruttens har i tillhörande figur ovan. Grön färgkodning i kolumnen Genhetsknot (ruttens längd relativt fågelvägsavstånd) betyder att genhetsknoten är bra, dvs lägre än 1,25, medan gul färgkodning betyder att genhetsknoten är mellan 1,25 och 1,5. Restiden är beräknad utifrån en genomsnittlig hastighet om 17 km/h.

		Sträcka	Restid	Genhetsknot	Saknade länkar, övrigt
<i>Centrum</i>					
(1)	Hjalmar Brantings gata	3,6 km	13 min	1,29	Övergångsställe över Marknadsvägen. Vägen genom bostadsområde krokig och svår att hitta.
(2)	Kvarngärdet	3,7 km	13 min	1,32	Norra sidan om Marknadsgatan saknar länk. Väg genom Kvarngärdet svår att hitta. Kan upplevas otrygg kvällstid, men trevlig dagtid. Tunneln under Tycho Hedéns undviks.
(3)	Vaksalagatan	3,4 km	12 min	1,18	Ingår ej i kommunens cykelnät. Planer finns på snabbcykelväg längs med denna.
<i>Årsta</i>					
	Östra	2,9 km	10 min	1,38	Ej hastighetssäkrad gc-överfart över Fyrislundsgatan. Saknad passage över Marknadsgatan. Ny cykelväg längs Norra Slavstagatan minskar genhetsknot till 1,2.
	Västra	2,6 km	9 min	1,37	Passage saknas över Marknadsgatan.
<i>Nyby</i>					
	Nyby	2,7 km	9 min	1,17	Passage saknas norr om Marknadsgatan.
<i>Svartbäcken</i>					
	Norra Svartbäcken	3,2 km	11 min	1,33	Passage saknas norr om Marknadsgatan. Genhetsknot om 1,2 skulle uppnås med ny cykelväg från von Bahriska häcken till Uppsala arena.
	Södra Svartbäcken	3,3 km	12 min	1,38	Passage saknas norr om Marknadsgatan. Passage över Gamla Uppsalavägen otydlig. Genhetsknot om ca 1,25 skulle uppnås med ny cykelväg från von Bahriska häcken till Uppsala arena.

Slutsatserna som kan dras av analysen är att:

- Det saknas en länk i cykelvägnätet norr om Marknadsgatan vilket berör flera cykelrutter. Även övergångsställen över Marknadsgatan, mellan Gränby centrum och arenan, saknas.
- Från boende i västra Årsta (8 200 invånaren) skulle en ny cykelväg längs med Norra Slavstavägen innebära en 11 procents kortare cykelväg. Passagen över Fyrislundsgatan kan behöva ses över.
- För boende i östra Årsta finns ett tydligt stråk längs med Fyrislundsgatan. Detta kan med fördel lyftas fram som ett ”arenastråk” eftersom det också kan användas av boende i Sala backe. Eftersom stråket går utanför bebyggelsen innebär det en omväg som ger en hög genhetsknot.

- Från Gamla Uppsala/Nyby (6 400 invånare) finns en gen cykelväg till arenan. Ett eventuellt arenastråk skulle med fördel kopplas ihop med cykelvägen från Storvreta (6 400 invånare) längs med väg 290.
- En genare cykelväg från von Bahrskas häcken till arenan kortar vägen med mer än tio procent för boende i Svartbäcken och Tuna backar, med totalt 7 000 invånare. Denna behöver givetvis anpassas till utbyggnadsplanen för friidrottsarenan. Cykelpassagen över Gamla Uppsalagatan kan behöva ses över.

3.3 Vägnät och parkering

Uppsala Arena ligger med närhet till väg E4. Huvudleder till och från Uppsala arena är Vaksalagatan söder om området och Råbyleden norr om området. Därtill fungerar Österleden och Bärbyleden som en ringled i anslutning till området. Vägnätet är med detta väl utbyggt till området.

Vaksalagatan har en viktig funktion som huvudled till och från centrum. I respektive körriktning finns två körfält, och med sina 20 meter från körbanekant till körbanekant upplevs Vaksalagatan som bred. I så breda gaturum som dessutom är raka och långsträckta är det inte ovanligt med buskörning, d.v.s. höga hastigheter på enskilda fordon.

Den mest begränsande faktorn när det gäller tillgängligheten med bil är tillgången på parkeringar. Vad gäller parkeringsutbud finns idag ca 2 140 parkeringsplatser som markparkering i Norra Gränby, och därtill finns kantstensparkering i omkringliggande bostadsområden om sammanlagt ca 260 parkeringsplatser. Inga regleringsformer gäller på parkeringsplatserna, utöver att en mindre andel av Gränby Centrums parkeringsplatser är tidsreglerade till fyra timmar.

Efter utbyggnad av området (Gränby Köpstad, Gränby Centrum, Sportfältet) finns i dagsläget planer omfattande ytterligare 2 550 parkeringsplatser i området, utöver vad som kan tillkomma i form av kantstensparkering i tillkommande gator och bostadsområde.



Figur 3-5 Befintliga parkeringsplatser inom Norra Gränby (inom parentes anges det totala antal som planeras finnas inom fastigheten efter utbyggnad).

Tabell 3-2 Befintliga och planerade parkeringsplatser inom gångavstånd till Uppsala Arena.

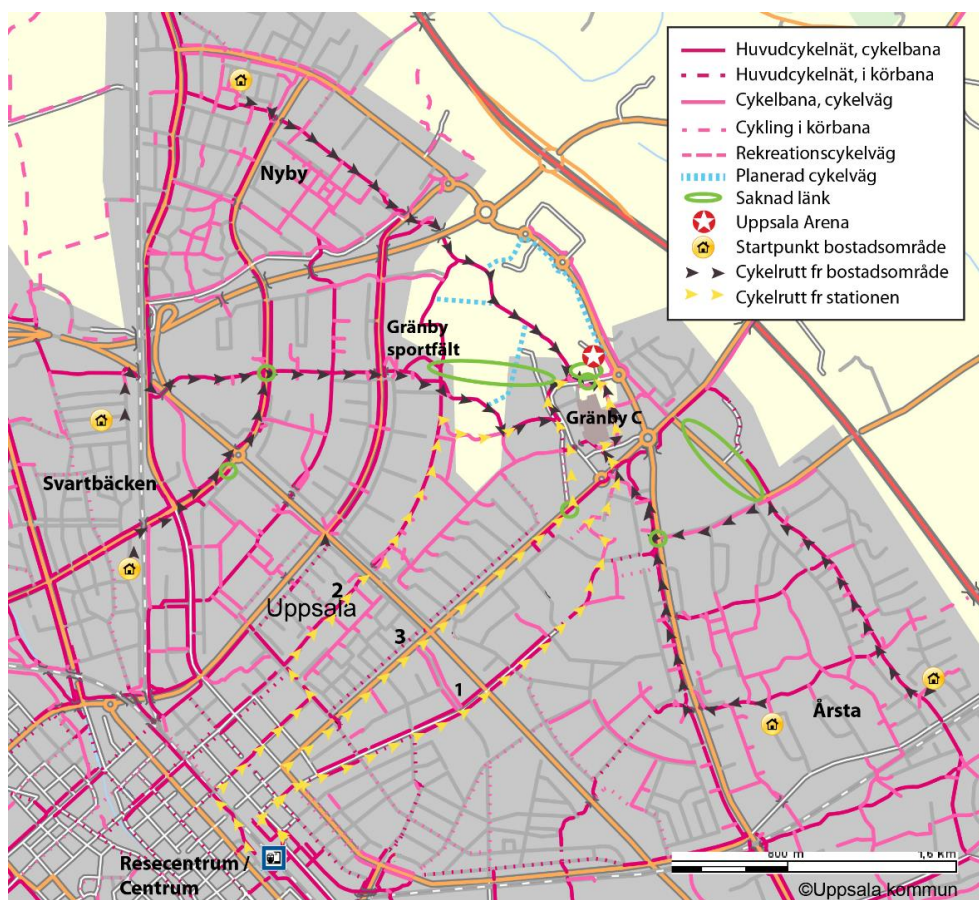
	Befintliga	Planerade parkeringar	Kommentar
Brillinge	40-45 kantsten	-	Med hänsyn till utfarter. Brillingev. 9–34 för smal för parkering
Alrunegatan	48 kantsten	-	Reglering: 24 h
Norra Slavstagatan	30 kantsten	-	Parkeringsfickor på båda sidor längs vägen.
Omkring Bruno Liljeforsgatan	49	-	Reglering: avgift 9–24. Ombyggnad kan ge provisoriska parkeringar
Gränby vädergatorna	28	-	På parkering i änden av gatorna Reglering: P-förbudsområde. Avgift 9–24
Sala backe	60 kantsten	-	Reglering: 24 eller 48 h. Ombyggnad vid Vaksalagatan kan ge provisoriska parkeringar
Norra Slavstagatan	30 kantsten	-	Parkeringsfickor på båda sidor längs vägen.
Totalt, allmän platsmark	285 – 290		
Gränby Sportfält	140	400	Kvartersmark
Willys	300		Kvartersmark
Gränby Köpstad		1 350	Kvartersmark
Gränby Centrum	1 700	800	Markparkering. Vid ombyggnad flyttar en del parkeringar till garage. Kvartersmark.
Totalt, kvartersmark	2 140	2 550	

3.4 Summering och analys

Genomgången ovan har redogjort för tillgängligheten till Norra Gränby, samt pekat på både förbättringspotentialer såväl som styrkor avseende detsamma.

Avseende kollektivtrafiken är det ännu inte klargjort hur det framtida stomlinjenätet kommer att se ut. Högst troligt är dock att linje 10 kommer att uppgraderas till en stomlinje med 10-minuterstrafik och angöra Gränby Centrum. Därifrån kan linjen antingen fortsätta ner till Östra Sala Backe alternativt vidare upp mot Gränby Köpstad. Det tidigare alternativet innebär att linje 10 kan angöra hållplats Marknadsgatan, medan det senare alternativet innebär ett gångavstånd till Uppsala Arena om 500 meter från hållplats Gränby Centrum. Med tanke på utspredningseffekt vid tömning av arenan behöver det senare längre gångavståndet inte ha någon särskilt negativ effekt i kollektivtrafikens attraktivitet. För att förbättra kollektivtrafikens attraktivitet är det viktigt att arbeta vidare med en högre turtäthet, vilket ger betydande förbättringar på den totala restiden dörr till dörr. .

Vad gäller gc-vägnätet så finns det ett behov av att förbättra genheten och standarden i detta såväl från resecentrum och ut till arenan, men också i nordsydlig riktning. Bl.a. ny cykelväg längs Norra Slavstagatan skulle innebära en avsevärd restidsvinst för cyklister till arenan, liksom en ny förbindelse i östvästlig riktning från von Bahrska häcken till arenan. Vaksalagatan bör lyftas in i kommunens cykelnät och erhålla gång- och cykelväg av god standard, då detta är det genaste stråket från centrum. Från Vaksalagatan bör en gc-väg till Gränbyvägen ansluta. Förslagsvis får en sådan gc-väg längs hela Vaksalagatan en sådan standard och karaktär att det kan marknadsföras som ett 'arenastråk'.



Figur 3-6 Cykelvägnätet och identifiering av åtgärdsbehov. Se kap. 3.2.

En stor andel av Uppsala tätorts befolkning bor inom rimligt cykelavstånd från arenan, och det bör finnas goda förutsättningar att få en stor andel av arenans besökare att välja gång och cykel vid besök till arenan om cykelvägnätet och cykelinfrastrukturen vidareutvecklas.

Merparten av parkeringsplatserna som anläggs ligger på kvartersmark och avser att serva den egna fastigheten (Gränby Köpstad, Gränby Centrum, Sportfältet och Willys). Beläggningen beskrivs som hög och praktiskt full under Gränby Centrums maxbelastning idag, vilket innebär att befintlig parkering vid denna tidpunkt inte bör räknas som en tillgänglig kapacitet för Uppsala Arenas vidkommande. Inte heller kantstensparkerings bör ses som en större resurs, då en

väl fungerande kantstensparkering har en beläggning om ca 85 %. Trots detta kommer dessa ytor till viss del användas av arenans besökare vid evenemang, särskilt om platserna fortsatt är oreglerade. Att kantstensparkering används av arenabesökare riskerar innebära olägenheter för boende i områdena i form av buller och miljöproblem till följd av ökad söktrafik, samt svårigheter att själva använda platserna vid evenemangstid. En viss andel av arenans besökare är även befintliga kunder till handeln i området.

4. Benchmarkstudie av andra arenaområden

För att få en bättre bild av hur evenemangsarenor har hanterat sitt besökande och eventuellt samnyttjande med andra verksamheter såsom handelsplatser, har en intervjustudie genomförts i syfte att belysa frågor om parkering, samnyttjande, uppställningsytor för evenemangsbussar, m.m.

4.1 Tillgänglighet till andra arenor

De arenor som studerades på detta sätt valdes ut utifrån att de delar vissa attribut med Uppsala Arena.

- ▶ *Borås Arena, Borås*¹⁰ – Lokaliserat intill en stor handelsplats (Knalleland) som motsvarar Gränby Centrums storlek idag.
- ▶ *Löfbergs Lila Arena, Karlstad*¹¹ – Av motsvarande storlek som Uppsala Arena och beläget på ett motsvarande avstånd från resecentrum. Inomhusarena som även används för konsertevenemang.
- ▶ *Färs & Frosta Sparbank Arena, Lund*¹² – Multiarena som arrangerar motsvarande många evenemang per år som Uppsala Arena. Lokaliserat intill andra fritids-/nöjesaktiviteter, såsom badhus och idrottshall.

Nedan följer en förteckning av arenorna, attribut kopplade till dem, samt en beskrivning av hur de hanterar tillgängligheten ur olika aspekter.

¹⁰ Telefonsamtal med Erik Hang, Arenaansvarig.

¹¹ Telefonsamtal med Stefan Jonsson, Arenaansvarig.

¹² Telefonsamtal med Rolf Mårtensson, Driftschef.

Tabell 4-1 Sammanställning av benchmark mot andra arenor.

	Borås Arena	Löfbergs Lila Arena	Färs & Frosta Sparbank Arena
Stad	Borås	Karlstad	Lund
Kapacitet	16 000	8 643	4 500
Nyttjande normalfall	Ca 8 000	6 700	Mycket varierande
Evenemang/år	20 stora + ca 40 mindre	45- 50 per år	Ca 100
Avstånd resecentrum	2 km	4 km	1 km
Antal ppl	Inga egna. Använder intilliggande köpcentrum Knalleland.	2 700 platser (0,31 ppl/kapacitet)	625 ppl (p-hus) (0,14 ppl/kapacitet)
Samnyttjande	Se ovan	Inget samnyttjande	Samnyttjar med badhus, idrottshall
Avgift?	Nej. Några är tidsbegränsade	40 kr/dygn 10 kr/tim, max 2 tim Fri p, mån-fre, 11-14	10 kr/tim
Tillräckligt antal?	Ganska bra som det är. Möjligen något fler vid allsvenska matcher.	Ja	Uppfattas som något för få.
Evenemangsbussar?	Plats för ca 10 evenemangsbussar	25 platser Ca 12-15 evenemangsbussar	4 platser 5-8 evenemangsbussar
Tillräckligt antal?	Ja	Ja	Ett par till vore bra.
Förutsättningar för cykel?	-	Mycket bra cykelvägar	Lund Sveriges cykelstad No1. Goda förutsättningar, ny cykelväg från resecentrum, 1 km från centrum.
Kollektivtrafik	Linje 1 och 3 har hpl alldeles utanför. Starkt kollektivtrafikstråk. Totalt 5-mintrafik	20-mintrafik	Ca 10-mintrafik Regionbusslinjer.
Extrabussar?	Ibland direktbussar från centrum	Ibland extrabussar enligt ordinarie tidtabell.	Sällan extrabussar.
Tillgänglighetsdisk. Med kommun?	Direktbussar för att minska biltrafik. Snabbcykellbana från centrum.	Ja. Fick busslinje med högre turtäthet. Förstärkningstrafik vid stora event.	Nej.
Övrigt	'Samlokaliseras' med ett köpcentrum; Knalleland. Motsvarande antal besökare per år och antal butiker som Gränby Centrum har idag. Använder samma parkering.	Tänka på flödet från arenan. Ej alla utgångar öppna samtidigt. Efterfest, få folk att stanna kvar. Gratisbussar hem till stan.	

Av genomgången i tabellen ovan ser vi att parkeringstalet för de studerade arenorna ligger på 0,14 ppl per åskådare för Lunds arena och 0,31 ppl per åskådare för Karlstads arena. Spannet är dock större än så, det finns arenor som hänvisar till färre parkeringsplatser för bil inom närområdet.

En snabb anblick på Swedbankstadion i Malmö, fotbolls- och konsertarena med kapacitet för 24 000 åskådare, visar att denna arena endast har 1 200 parkeringsplatser i direkt närhet, vilket alltså motsvarar 0,05 parkeringsplatser per åskådarekapacitet. Samtliga dessa platser är avgiftsbelagda och samnyttjas även med andra verksamheter i viss utsträckning. Utöver dessa parkeringsplatser hänvisas till parkeringsplatser på ett avstånd om 1,5 km eller längre från arenan. Stadion ligger ca 2-3 km från centrum.

4.2 Essensen av jämförelsen med andra arenor

Borås

Uppsala Arena har flera likheter med Borås Arena. Båda ligger inom ett någorlunda jämförbart avstånd från centrum och är båda lokaliserade intill ett stort köpcentrum. Knalleland har lika många besökare och butiker som Gränby centrum idag har. När Borås Arena byggdes tillfördes inga nya parkeringsplatser, utan man förlitade sig istället på kapaciteten från köpcentrets parkeringsplatser samt den goda kollektivtrafiken.

Karlstad

Löfbergs Lila Arena i Karlstad är av motsvarande storlek och funktion som Uppsala Arena. För denna arena har man anlagt 0,31 parkeringsplatser per sittplatskapacitet, vilket är i linje med vad Movea (se kap 5.1) rekommenderar i normalfallet (avseende stadsstorlek, lokalisering, biltillgänglighet, etc.). Det är utredarens uppfattning att detta är ett synsätt i enlighet med *predict and provide*, och innebär alltså inga ambitioner i att styra över resandet till de hållbara transportslagen. Antalet cykelparkeringsplatser är mycket få och kollektivtrafiken har låg turtäthet och är inte konkurrenskraftig. Läget är således bilorienterat. Dock ska det påtalas att parkeringen vid Löfbergs Lila Arena är avgiftsbelagd. Vad som även kan lyftas fram för Karlstad är att de arbetar för att sprida ut strömmarna från arenan. Endast vissa av utgångarna är öppna, vilket fördröjer tömningen av arenan. Dessutom anordnar man ofta efterfester, som ska locka kunderna att stanna kvar och gärna kommersa mer. Efteråt erbjuds gratis busskjuts hem från arenan. Detta kan vara bra att tänka på även för att hantera trafikströmmarna i Gränbyområdet.

Lund

Färs & Frosta Sparbank Arena i Lund är av samma karaktär som Uppsala Arena, men av något lägre kapacitet. Avståndet till centrum är kortare än för Uppsala

Arena. Antalet parkeringsplatser per sittplatskapacitet är klart lägre än i Karlstad; 0,14. Samtidigt samnyttjas dessa platser med ett stort badhus och en idrottshall. Även här är parkeringsplatserna avgiftsbelagda. Antalet cykelparkeringplatser är till antalet 200 platser, men skulle enligt uppgift vid intervjustudie behöva vara 3 ggr så många. Folk ställer ändå till viss del hur som helst, och Lund är en av Sveriges främsta cykelstäder – ett epitet som även Uppsala gärna vill använda sig av.

5. Behov av parkering – utan åtgärder

Hur färdmedelsfördelning och resvanor kommer att se ut till Norra Gränby i framtiden beror naturligtvis på vilka förutsättningar som ges de olika transportslagen, vilket kan påverkas i olika långtgående utsträckning.

I detta kapitel utgår bedömningen av parkeringsbehovet för Uppsala Arena ifrån att inga åtgärder vidtas som främjar hållbara transporter. Uppsala Arena tilldelas i detta scenario inte heller några egna parkeringsplatser. Den bilandel och trycket på parkeringsutbudet som följer av detta redogörs för i detta kapitel.

5.1 Generella resvanor

Andel som tar bilen till arenor – generellt

Enligt den nationella resvaneundersökningen görs 54 % av resorna inom kategorin ”underhåll och kultur” (inom vilken evenemang vid arenor hör) med bil. Denna andel varierar ganska mycket beroende av typ av evenemang och hur förutsättningarna att resa med olika färdmedel ser ut. Man vet t ex att en större andel generellt reser med bil på helgeevenemang (då reser man oftast med familjen). En sammanställning i Movea¹³ som bl a hänvisar till en studie av Nordplan (2003) visar att andelen som kör bil till olika hockeyarenor ligger mellan 30 % (Stockholm, Göteborg med goda kollektivtrafikförutsättningar) och 80 % (Umeå, Luleå). Löfbergs lila arena i Karlstad som ligger ca 4 km från järnvägsstationen har enligt en Trivector-rapport 70 % bilandel till Färjestads hemmamatcher (efter införande av hockeybuss som gett ökad bussåkning), tidigare 80 %.

Det finns studier som visar att antal personer per bil är högre till arena- och familjeevenemang än för en genomsnittsresa. Till evenemang reser man enligt Moveas studie 2-2,6 personer per bil. En studie som har gjorts av Viproj AB¹⁴ över evenemangsområdet kring Ullevi i Göteborg föreslår en beläggning per bil om 3,5 personer till bl.a. ishockey i Scandinavium, fotboll på Nya Ullevi, gala i Scandinavium, och andra typer av familjeevenemang. Notera att detta är en prognos som beräkningarna utgick ifrån, och inte en genomförd resvaneundersökning.

¹³ Movea, 2005, *Färre bilar till arenan, En förstudie om metoder att minska (ensam)bilåkandet till tävlingar, konserter m m i syfte att reducera miljöpåverkan*

¹⁴ Viproj AB, 2006, *Evenemangsområdet - Parkeringsstruktur för områdets verksamhetsutbud*

Parkeringstal för arenor – generellt

Parkeringstalen räknat i platser per åskådare ligger enligt Movea (2005) på mellan 0,2-0,3 ppl/åskådare i de flesta fall, Stockholm och Göteborg något lägre. Det innebär att för ett evenemang med 8 000 besökare skulle 1 600-2 400 platser behövas i normalfallet. Med åtgärder som ökar gång, cykel och kollektivtrafik p-talet minskas till runt 0,1-0,2 ppl/åskådare.

I kap **Fel! Hittar inte referenskölla.** tidigare redovisades att parkeringstal för arenor varierar mellan allt från 0,05 – 0,31 ppl/åskådare sett till de arenor som har studerats.

5.2 Förväntat resandemönster

Resvanor till Uppsala Arena

I kalkylerna för arenans parkeringsbehov har arenabolaget utgått från ett behov av 25 parkeringsplatser per 100 besökare, och ställt detta i relation till arenans kapacitet om 8 000 till 10 000 åskådare beroende på evenemang. Detta ger då ett behov av 2 000 till 2 500 parkeringsplatser. Av 120 evenemangsdagar är det dock endast 8 dagar man kalkylerar med slutsålt, vilket aktualiserar frågan om det är rimligt att dimensionera parkeringsbehovet efter den absoluta maxbelastningen.

Enligt uppskattning av arenabolaget kommer vid sportevenemang uppskattningsvis 80 % av besökarna generellt sett från kommunen, och resterande 20 % mer långväga ifrån. Viktat med tätortsbefolkningens andel av kommunens totala befolkning ger detta följande målgrupp, dock något justerat med att vi tror att en större andel kommer från tätorten.

Tabell 5-1 Varifrån kommer besökarna vid sportevenemang generellt?

Andel tätort	Andel övr kommun	Andel regionalt
60 %	20 %	20 %

Beroende på varifrån besökarna kommer har de olika förutsättningar att använda olika färdmedel. Utifrån detta kan sedan färdmedelsfördelning uppskattas.

Tre scenario

Det är inte möjligt att säga exakt hur många som kommer att ta bilen till Uppsala Arena vid ett genomsnittligt eller fullsatt evenemang, eller för den delen hur många som åker med som passagerare eller väljer andra färdmedel. Det är mer lämpligt att försöka skatta bilförarandelen utifrån vad som kan tyckas rimligt, och då gärna förhålla sig till olika scenarion (ett spann av utfall som är tänkbart).

Nedan redogörs för tre scenario avseende färdmedelsfördelning, beläggning per bil, och vilken bilförarandel dessa parametrar resulterar i.

- ▶ *Scenario 1 - Hög* utgör de parametrar som tillsammans motsvarar efterfrågan som arenabolagets kalkyl av bilplatsbehov bygger på.
- ▶ *Scenario 2 - Mellan* är ett utfall som utredaren tror är ett mer rimligt utgångsscenario, utifrån de referenser från andra städer och erfarenheter som redogjorts för i tidigare kapitel. Det är detta scenario som är utredarens utgångspunkt i fortsatta beräkningar.
- ▶ *Scenario 3 - Låg* är ett ytterligare justerat utgångsscenario som skulle kunna vara möjlighet, även utan att särskilda åtgärder för övriga transportmedel vidtas.

Kontentan av detta är att vi tror att scenario 1 är högt räknat avseende bilförarandel. Att den förväntade bilandelen bland regionala besökare sjunker relativt övriga kommunen beror på att kollektivtrafiken och framförallt tågtrafiken blir mer konkurrenskraftig på längre sträckor relativt bilen.

Tabell 5-2 Bilandel, beläggning per bil, samt resulterande bilförarandelar. Olika fördelning i bilandel från tätort, kommun och regionalt tillsammans med olika beläggningsgrad ger olika bilplatsbehov.

	Scenario 1 - Hög	Scenario 2 - Mellan	Scenario 3 - Låg
Bilandel, Uppsala tätort	60 %	55 %	50 %
Bilandel, övriga kn	80 %	70 %	60 %
Bilandel, regionalt	60 %	55 %	50 %
Bilandel, genomsnitt	65 %	57 %	51 %
Beläggning per bil	2,6	3,0	3,2
Bilförarandel	25 %	19 %	16 %

Det bör påtalas att det kan vara skillnad på stora och små evenemang avseende hur hög beläggningsgrad per bil är samt hur många som kommer med bil. Små evenemang har oftast ett lokalt upptagningsområde och större andel kan tänkas gå och cykla, och samtidigt som besökstrycket är lägre blir det enklare att finna parkeringsplats. Därmed kan beläggningsgraden per bil tänkas bli något lägre. För stora evenemang är upptagningsområdet större, fler kan tänkas komma med bil, men samtidigt är beläggningsgraden ofta högre. Dessa parametrar tillsammans kan dock väntas ta ut varandra, varför bilförarandelen blir densamma.

Utifrån ovanstående uppskattningar av förväntad bilandel kan även förväntad färdmedelsfördelning till arenan för övriga färdmedel skattas.

Tabell 5-3 Rimlig färdmedelsfördelning i de tre olika scenarierna.

	Scenario 1 – Hög	Scenario 2 – Mellan	Scenario 3 - Låg
Bilandel	65 %	57 %	51 %
Cykelandel	11 %	14 % ¹⁵	16 %
Gångandel	6 %	7 %	8 %
Kollektivtrafikandel	16 %	20 %	23 %
Avlämning/Taxi	2 %	2 %	2 %

En viss andel av Uppsala Arenas besökare kan även väntas vara kunder till Gränby Centrum och Gränby Köpstad och ingår således i handelns beläggningsgrad om 90 %, vilka därför bör räknas bort från parkeringsbehovet. Uppskattningsvis någonstans mellan 10 – 20 % av Uppsala Arenas besökare kan vara befintliga besökare till handeln. Utredarens uppfattning är att ett slutsålt sportevenemang på Uppsala Arena skulle innebära ett bilplatsbehov om ca 1 300 platser, se scenario 2 i tabell nedan, snarare än de 2 000 platser som arenabolagets kalkyler redogör för, utan att några omfattande åtgärder i syfte att främja kollektivtrafik, gång och cykel genomförs (motsvarande scenario 2 respektive scenario 3).

Tabell 5-4 Hur många bilplatser behövs utifrån antagande om respektive scenario och olika publik tillströmning? I bilplatsbehovet har räknats bort 15 %, då dessa kan förväntas vara befintliga kunder till handeln i området.

	Publik	Scenario 1 - Hög	Scenario 2 - Mellan	Scenario 3 - Låg
Hockey, arenans kalkyl	4 000	840	660	550
Hockey, dagens snitt	1 261	260	210	170
Hockey, utredarens kalkyl	3 000	630	490	410
Genomsnittligt evenemang	3 417	710	560	470
Utsålt sportevenemang	8 000	1 670	1 310	1 100

Tabell 5-4 ovan sammanfattar bruttobehovet av parkeringsplatser enligt de tre olika scenario som beskrivits. För ett genomsnittligt evenemang bedöms parkeringsbehovet utan åtgärder (d.v.s. innan åtgärder vidtagits som främjar hållbara transporterna kollektivtrafik, cykel och gång) till mellan ca 560 parkeringsplatser, och för ett utsålt sportevenemang om 8 000 åskådare krävs ca 1 300 parkeringsplatser (scenario 2).

¹⁵ Motsvarar att ca 23 % av besökarna från tätorten cyklar, vilket väl stämmer överens med RVU Uppsala (2010) om 28 % cykelandel generellt.

5.3 Uppskattad tillgång till parkeringsplatser

Gränby Centrum

För handelsresor är en beläggning per bilresa ofta i storleksordningen 1,3 personer per bil ofta gångbar. Applicerar man denna beläggning på bilandelen om 75 % erhålls en bilförarandel om 58 %, d.v.s. att 58 % av besökarna har kört bil till Gränby Centrum. Antalet bilar som parkeringen i dagsläget behöver hantera uppgår därmed till 2 164 personbilar.

Enligt uppgift från Atrium Ljungberg vid intervju¹⁶ är beläggningsgraden vid maxbelastningen uppskattningsvis någonstans runt 90 % på deras parkering, vilket skulle innebära att parkeringsytan är praktiskt fullbelagd. Vi får utgå från en fortsatt beläggning om 90 % på parkeringsplatserna även i framtiden, vilket skulle innebära att ca 250 parkeringsplatser finns tillgängliga under besökstoppen. Hälften av dessa, **125 parkeringsplatser**, skulle kunna nyttjas utan att arenan gör alltför stort intrång på handelsverksamheten.

Gränby Köpstad

Eftersom Gränby Köpstad inte finns idag så går det inte att uttala sig om vad som är att vänta om framtida handelsmönster, resande, beläggningsgrad på parkering, etc. utifrån befintliga förutsättningar. Vi utgår av denna anledning för att en liknande beläggningsgrad som för Gränby Centrum är att vänta sig även för Gränby Köpstad, vilket skulle innebära ca 140 lediga platser innan parkeringsytan är helt full. Återigen ska inte detta ses som en ledig kapacitet för Uppsala Arena att fritt utnyttja, men de kommer att användas av arenans besökare vid evenemang i den utsträckning det är möjligt. Hälften av dessa, **70 parkeringsplatser**, skulle kunna nyttjas utan att arenan gör alltför stort intrång på handelsverksamheten.

Sportfältet och övriga parkeringsplatser

I övriga Sportfältet finns flera verksamheter som bedriver sin verksamhet under högsäsong samtidigt som Uppsala Arena, framförallt handlar det om IFU-arena, Relitahallen, tennisverksamheten samt ishallarna.

För alla verksamheters bästa bör respektive schema läggas så att inga andra verksamheter har matchtid samtidigt som Uppsala Arena har evenemang. Trafiksystemet i området kan inte dimensioneras för krockande evenemang, och det ligger i alla verksamheters intresse att i möjligaste mån anpassa sina verksamheter efter varandras schema.

Det samtidiga besökandet till dessa tre anläggningar under den vanliga driften (ej matchtid) uppskattas till, enligt utredarens bedömning och inhämtade

¹⁶ Telefonsamtal med Daniel Kvant Suber 2014-05-22.

uppgifter från företrädare för verksamheterna, ca 1 400 besökare. Bilplatsbehovet för dessa uppskattas till ca 300-350 platser, även med hänsyn tagen till att en andel av besökarna även blir skjutsade och därför inte gör anspråk på parkeringsplats.

I Sportfältsområdet planeras att i framtiden finnas ca 540 parkeringsplatser. I normalfallet bör det därför finnas **ca 200 parkeringsplatser** att tillgå för besökare till Uppsala Arena. Det är dock viktigt för verksamheterna i Sportfältets vidkommande att åtminstone 350 av dessa parkeringsplatser reserveras just för deras verksamhet.

Teoretiskt möjlig kapacitet

Nedan görs en sammanställning av hur mycket av befintliga och planerade parkeringsplatser i Norra Gränby som i normalfallet bedöms kunna finnas tillgängliga. Naturligtvis är det en ungefärlig uppskattning utifrån områdets besöksstryck och avser i första hand att spegla situationen om inte tillgängligheten med hållbara färdmedel avsevärt förbättras till området och dess relativa attraktivitet gentemot bilen inte förbättras.

Tabell 5-5 Uppskattad möjlig kapacitet i parkeringssystemet i Norra Gränby efter utbyggnad.

Kapacitet, parkering	
Gränby Centrum	125 ppl
Gränby Köpstad	70 ppl
Sportfältet	200 ppl
Kantstensparkerings	25 ppl
Totalt	420 ppl

Det ska även påtalas att merparten av parkeringsplatserna ligger på kvartersmark, och för att de ska praktiskt kunna användas av besökare till Uppsala Arena behöver någon form av överenskommelse eller avtal göras mellan parterna.

5.4 Bruttobehov av parkering – bil, cykel och buss

Behovsberäkningarna av bil- och cykelparkering nedan bygger på de scenarion och tillhörande färdmedelsfördelningar som redogjorts för ovan (se Tabell 5-4). Dessa ska ses som ett slags utgångsläge för Uppsala Arena, förutsatt att inga särskilda åtgärder för att främja hållbara transporter görs utöver redan planerade.

Observera att de åtgärder som föreslås i nästa kapitel för att styra över transporter från bil till övriga färdmedel påverkar vilket slutgiltigt parkeringsbehov och ytanspråk som respektive färdmedel har.

Bilparkering

Denna tillgängliga kapacitet i parkeringssystemet ska ställas i relation till vad vi tidigare redogjort för är bruttobehovet av parkering för Uppsala Arena (se Tabell 5-4). För ett genomsnittligt evenemang uppskattar vi parkeringsbehovet till 470 – 560 parkeringsplatser. För ett utsålt sportevenemang är vår bedömning att det skulle krävas 1 100 – 1 300 bilparkeringsplatser.

Detta innebär att det även för ett genomsnittligt evenemang skulle råda en viss brist på parkering i området, vilket aktualiserar behovet av att införa åtgärder som påverkar färdmedelsvalet till arenan som även övriga verksamheter i området kan ansluta sig till eller ha nytta av.

Cykelparkering

För ett genomsnittligt sportevenemang krävs det 480 – 550 cykelparkeringsplatser (motsvarande 840 – 960 kvm). Vid ett slutsålt sportevenemang (8 000 åskådare) uppgår behovet till 1 280 parkeringsplatser. Eftersom arenan förväntas sälja slut vid endast ett fåtal dagar per år, är det rimligt att en andel av cykelparkeringarna är mobila och placeras ut i samband med större evenemang. Se Tabell 5-3 avseende uppskattad cykelandel enligt scenario 2 och scenario 3.

Evenemangsparkering för buss

Jämförelsen i kap 4 visade att liknande arenor med liknande kapacitet hade ett behov av uppställningsytor för evenemangsbussar som omräknat till Uppsala Arenas förutsättningar skulle motsvara 15 platser för 15-meters boggibussar. Detta motsvarar ungefär en yta om ca 1 500 kvm, inräknat dubbelt så mycket biyta för manöveryta som för själva uppställningsplatsen.

Lämpligtvis utformas en yta intill arenan som rymmer såväl uppställningsplatser för bussar, som utrymme för en viss mängd bilparkering. I nära avstånd från arenan behövs även angöring för funktionshindrade. Ytorna kan då även vara flexibla på så vis att när det inte finns behov av fullt så många evenemangsbussar kan ytan istället användas för bilparkering.

6. Åtgärdsförslag

Som framgår av kapitel 5 finns det en risk att det blir brist på bilparkering om inga åtgärder vidtas avseende resor till området. Nedan redogörs för möjliga åtgärder för kommunen och områdets aktörer att arbeta vidare med, presenterade i två åtgärdspaket, samt effektbedömda utifrån att paketen som helhet införs.

6.1 Åtgärdsförslag för ett mer hållbart resande

I tabell nedan listas åtgärdsförslag. De första är kategoriserade som ”basåtgärder”, med det menas åtgärder som bör och kan användas för alla typer av evenemang, men i olika omfattning. Det är också åtgärder som kommunen respektive Uppsala arena har stor rådighet över.

Tabell 6-1 Åtgärdsförslag och kommunens respektive Uppsala arenas rådighet markerat som ++ (stor/kan genomföra själv), + (ganska stor, men har ej full rådighet), 0 (ingen rådighet/kräver dialog med flera parter).

Nr	Åtgärd	Kommunens rådighet	Uppsala arena
"Bas-paketet":			
1	Förstärk kollektivtrafiken vid stora evenemang	+	+
2	Informera om resmöjligheter på organisatörens/evenemangets webbsida, inkl. uppmuntra samåkning	0	++
3	Bygg ut gång- och cykelvägnätet	++	(+)*
4	Ljussätt arenastråk för gång och cykel till arenan	++	(+)*
5	Erbjud bra cykelparkering inom arenans kvartersmark	0	++
"Extra-paketet":			
6	Kombinerade inträdes- och resbiljetter	0	+
7	Uppmuntra ökad charterbusstrafik genom förmånliga biljetter	0	+
8	Anpassa trafikljusen vid större evenemang (för att effektivisera trafiksystemet)	++	0
9	Avgiftsbelägg parkering	0	+
10	Samnyttjande av parkering	+	+

*inom området

(1) Förstärk kollektivtrafiken vid stora evenemang

Förslaget är att i första hand använda det ordinarie linjenätet och förstärka det i samband med evenemang. Det innebär att linje 3 och 10, som har hållplats i närheten av arenan förstärks. På sikt finns planer på spårvagn i stråken där dessa linjer går, vilket skulle innebära ännu bättre möjligheter att åka kollektivt till arenan. Befintliga hållplatser kan användas; det är en fördel om gångavståndet är ca 400-500 m till arenan med hänsyn till utspridningseffekten man gärna vill uppnå vid en arena. Möjligheten finns dock att förlänga linje 10 upp till Gränby Köpstad vid evenemang, vilket skulle möjliggöra angöring av hållplats Marknadsgatan.

Förslaget innebär att de båda linjerna får förstärkningsturer vid evenemang så att de var för sig får minst femminuterstrafik. Stombusslinje 3 har idag tiominuterstrafik. Förstärkningsturerna bör allra helst vara genomgående förbi resecentrum ut till tätbefolkade delar av Uppsala för att möjliggöra fler direktresor med kollektivtrafiken. Tillsammans med övriga befintliga regionbusslinjer till Gränby Centrum innebär det att tillgänglighet med kollektivtrafik kommer bli god.

En poäng med att använda befintligt linjenät för kollektivtrafiken framför skyttelbussar¹⁷ är att de extrainsatta turerna följer ordinarie linjenät och således ett redan invant resandemönster; Uppsalas invånare vet hur dessa båda linjer går.

I samband med denna åtgärd bör arenabolaget även fundera på att föra en dialog med trafikhuvudmannen om (6) kombinerade inträdes- och resbiljetter, samt föra en dialog om en avgiftsstrategi som gör att resandet sprids över flera timmar innan evenemanget, se exempel om KAA Gent nedan. Om vi räknar med att kollektivtrafiken ska kunna ta hand om 50 % av besökarna, dvs max 5 000, innebär det med maxkapacitet 50 personer per buss, ca 100 bussar fördelat på 2 timmars tid. Det vill säga ca en buss i minuten.

Exempel direktbuss i Eskilstuna och Karlstad

Travbussen från Eskilstuna till Sundbyholms travbana går under V75 dagar. Den utvärderades 2003-2004 och ledde till att bussresandet ökade från 0 till 29 % framförallt på bekostnad av samåkning med bil.

Hockeybussen i Karlstad var ett projekt för samåkning i samband med resor till Färjestads BKs hemmamatcher på Löfbergs lila arena. Innan arenan invigdes 2001 reste 80 % med bil till matcherna och efter invigningen reste 70 % med bil. Hockeybussen innebar en ökad bussåkning med 10 %, vilket kan räknas om till en ökad samåkning från 2,6 till 3,2 personer per bil. En intressant iakttagelse här

¹⁷ Med skyttelbussar avses extrainsatta direktbussar som går enligt 'on demand' och således inte enligt tidtabell som ordinarie kollektivtrafik.

var att ökningen av samåkningen skedde utan marknadsföring. Däremot höjdes eller infördes en p-avgift om 20 kronor.

Exempel från KAA Gent: direktbuss med särskild avgiftsstrategi

Den ordinarie kollektivtrafiken till den nya arenan för KAA Gent (fotbollsarena med kapacitet 20 000 besökare) var ganska dålig (ca en buss i timmen) och många vägombyggnader krävde en god planering för att minska och sprida trafiken. KAA Gent kör därför speciella shuttle-bussar mellan bl a centrum/järnvägsstation och arena och gamla arenans p-plats och nya arenan. För att undvika köer och sprida trafiken över längre tid har man infört en speciell avgiftsstrategi som innebär att om man åker i god tid innan match (minst 1 h 45 min innan) är bussen gratis, därefter blir det dyrare ju närmare matchstart bussen går. Att sprida trafiken på detta sätt har även andra fördelar som att de som kommer tidigt samtidigt passar på att äta och dricka, vilket gynnar dessa verksamheter på/kring arenan.

Denna åtgärd ingår i ett omfattande program med mobility management-åtgärder som KAA Gent infört. I programmet ingår även reserverad samåkningsparkering, låncyklar, bevakad cykelparkering och reseinformation med bl a cykelreseplanerare på hemsida och facebook. Åtgärden shuttle-bussar och reserverad samåkningsparkering ses som de mest framgångsrika.

(2) Informera om resmöjligheter på organisatörens/evenemangets webbsida

Tydlig och medveten lättillgänglig information som gör det enkelt att resa med gång, cykel eller kollektivtrafik, eller samåka, kan ses som en övergripande åtgärd. Sådan information om möjligheterna att gå, cykla, samåka och resa kollektivt till Uppsala arena bör finnas på kommunens hemsida och även på Uppsala arenas, de andra verksamheternas respektive klubbagens hemsidor.

På webbplatserna kan det t ex finnas länkar till reseplanerare för cykel (t ex Googles om ingen annan finns) och kollektivtrafik där platsen redan är ifylld som målpunkt. Det kan även finnas information om hur lång tid det tar att cykla dit från olika platser i Uppsala, t ex med hjälp av en karta med tidsavstånd.

Samåkning kan underlättas genom att informera om befintliga samåkningssajter och länka till dem från relevanta webbsidor. Det finns flera alternativa webbplatser och appar och de flesta handlar om lite längre engångsresor. Temporära samåkningssajter kan också upprättas av arrangörer eller supporterklubbar för enskilda tävlingar, matcher och event. Ett alternativ finns för samåkning till event där man lägger ut en annons på evenemangets

webbsida¹⁸. Kostar 395 kr per gång. Man kan också uppmuntra till samåkning för mindre lag och åskådargrupper via facebookgrupper.

Exempel Vätternrundan: lägg in resebehov

Vätternrundans webbplats uppmanar deltagarna att samåka till tävlingen genom att lägga in sitt resebehov respektive plats i bil på forumet cykla.se.

Exempel KAA Gent: cykelreseplanerare mm

Till den nya arenan för KAA Gent är en av alla åtgärder som införts en cykelreseplanerare på hemsidan där man kan planera sin resa hemifrån och till arenan. Det finns även en facebookgrupp ”Velo Buffalo” för de som cyklar till evenemangen.

(3) Bygg ut och förbättra gång- och cykelvägnätet

För att gång- och cykel ska vara attraktiva färdmedelsalternativ är det viktigt med väl utbyggd, gen och sammanhängande infrastruktur för dessa transporter. Dessutom är det viktigt att det finns alternativa cykelvägar till arenan som passar för olika behov (dagsnät respektive kvällsnät, rekreation respektive snabbt och tryggt) och att dessa är tydligt skyltade.

Saknade länkar i cykelvägnätet behöver identifieras och åtgärdas. Det är även viktigt att man som cyklist kan cykla ända fram till målpunkten och parkera, och att entréer gärna vända mot gc-vägen. För länkar som föreslås att byggas ut, se gulmarkeringar i Figur 3-4.

(4) Ljussätt arenastråk för gång och cykel till arenan

För de som inte varit på arenan tidigare gäller det att det är lätt att hitta dit med gång och cykel och att det upplevs som tryggt att gå och cykla dit. Nya gång- och cykelvägar planeras till arenan, men området kan upplevas otryggt och inte så trevligt att cykla igenom. Det är därför viktigt att planera cykelvägarna så att de upplevs som trygga. Bra belysning är ett viktigt medel och en medveten ljusinstallation/speciell belysning kan ge både ökad trygghet och ge vägvisning.

Ta hjälp av ljussättnings-specialister och ta fram olika ljussättningsalternativ, kanske kan man ha en speciell färg när det är en speciell match? Vid utbyggnad av nya gång- och cykelvägar till arenan kan man ha både ”vanlig belysning” och möjlighet till medvetna specialeffekter i åtanke när man planerar, t ex genom att förbereda för uttag på belysningsstolpar etc. Vägvisningsskyltar och orienteringskartor i vissa punkter är också viktiga delar.

Genom karaktäristisk ljussättning, särskild beläggning, god standard på infrastrukturen och olika former av installationer hade detta kunnat bidra till att

¹⁸ <http://www.samakning.se/samakning-event/>

göra stråken till s.k. 'arenastråk' som utöver att de upplevs trygga och ger vägvisning även kan innebära en upplevelse för den som använder dem.

Förslagsvis höjs standarden till denna typ av arenastråk längs med:

- ▶ Vaksalagatan, som lyfts in i kommunens huvudcykelnät
- ▶ Cykelväg genom Löten och ny cykelväg till Uppsala Arena från von Bahriska häcken
- ▶ Cykelväg från Nyby
- ▶ Cykelväg från Årsta längs Fyrislundsgatan

Exempel på ljusstråk till arenan i Lund

Inför handbolls-VM tog Lund hjälp av en landskapsarkitekt och ljuskonstnär för att hjälpa handbollspubliken att hitta till arenan som ligger ca 1 km från järnvägsstationen. Ett blått och gult ljusstråk från järnvägsstationen till arenan och andra målpunkter skapades.



Figur 6-1 Blågult ljus längs ljusstråket i Lund. Fotograf: Per Blomberg.

(5) Erbjud bra cykelparkering inom arenans kvartersmark

Tillräckligt antal cykelparkeringar, bra utformning och placering är viktigt för att få publiken att välja cykeln.

Antalet cykelparkeringar bör vara generöst, för att uppmuntra cykling till arenan. Men samtidigt är det svårt att planera för extrema toppar. Vi föreslår därför att man har dels permanenta cykelställ, dels tillfälliga cykelställ som tas dit vid toppar/alternativt yta som inhägnas. De permanenta cykelställena bör täcka behovet för de vanligaste evenemangen. Till ett genomsnittligt evenemang kommer 3 400 besökare. Med en cykelandel om 24 % (som fås med åtgärderna i baspaketet) ger detta ca 800 cykelplatser.¹⁹ Man kan möjligtvis tänka sig att ha fler för att täcka in behovet vid något fler besökare. Med 10 000 besökare, som är maxkapacitet, innebär det 2 400 cykelplatser.

Hur stor yta som krävs beror på cc-avstånd och utformning i övrigt. Vi har här räknat med cc-avstånd 0,6 m, att cyklarna står vinkelrätt och att man utnyttjar manöverytan dubbelt. Då tar varje cykel ca 1,75 kvm i anspråk, vilket skulle ge en yta om 1 400 kvm för 800 cyklar, 1 750 kvm för 1000 cyklar och 4 200 kvm för 2 400 cyklar.

När det gäller placering bör de ligga så nära entréerna som möjligt, vara väl synliga och ligga i god anslutning till cykelvägarna (dvs så att man kan cykla ända fram eller nästan ända fram till cykelparkeringen). Vad som är tillräckligt nära beror på; De platser som används på daglig basis för matcher etc, bör ligga inom 25-100 meter. Övriga platser för den permanenta parkeringen kan ligga inom 200 m. När det är stora parkeringsanläggningar kan det ibland vara svårt att få folk att använda de parkeringar som ligger längst bort. För att göra de platserna mer attraktiva kan man t ex erbjuda mer plats (större cc-avstånd), bättre låsmöjligheter, väderskydd, cykelpump eller annan service. En offentlig cykelpump gör att cyklisten känner sig väl omhändertagen, och ökar chansen att fler cyklar.

Cykelparkeringen bör också vara belyst (för att öka trygghet och synlighet) och gärna erbjuda möjlighet till ramlåsning och väderskydd, åtminstone för en del av platserna. Vid större evenemang kan man erbjuda bevakad cykelparkering och kanske cykelservice vid något tillfälle som på Way out west, se exempel nedan.

Exempel: musikfestivalen Way out west

Musikfestivalen Way Out West har ordnat en bevakad cykelparkering. De erbjuder ingen bilparkering, bara cykelparkering. Ca 1 000

¹⁹ Detta kan jämföras med arenan i Lund som har 200 platser, men som enligt egen utsago skulle behöva minst det tredubbla, dvs 600 platser. Den arenan har visserligen ett mer centralt läge än den i Uppsala, men bara hälften så stor besökskapacitet.

cykelparkeringsplatser erbjuds. Något år har även cykelservice på plats erbjudits de som cykelparkerar.

Exempel KAA Gent

Till den nya arenan för KAA Gent (fotbollsarena med kapacitet 20 000 besökare) ingår bl a 800 gratis parkeringsplatser för cykel inom 800 m från arenan, bevakad och övertäckt. Vid större evenemang har man kapacitet att på kort varsel sätta upp ca 2 000 tillfälliga cykelställ, inom 500 m.

(6) Kombinerade inträdes- och resebiljetter

En åtgärd som bedöms ha mycket stor överflyttningspotential till just denna sorts arenaevenemang är kombinerade inträdes- och resebiljetter. Mot uppvisande av inträdesbiljett skulle en sådan biljett kunna gälla inom förslagsvis hela Uppsala län. Avtal upprättas mellan arrangören och trafik huvudman.

Avgiften per såld biljett beräknas olika för respektive avtal, och avgiftens storlek varierar därmed för olika arrangemang. Först görs en beräkning av genomsnittspriset för standardbiljetter (kontantbiljetter) i kollektivtrafiken till evenemanget, och vet man då något om hur många zoner som används av resenärerna (evenemangets upptagningsområde) så kommer detta med i beräkningen. I annat fall utgår man från det statistiska snittet i allmänhet. Därefter uppskattas andelen besökare som åker kollektivt till arrangemanget, och hur många av dessa som bedöms ha periodkort. Tillsammans med besöksstatistik för evenemanget kan sedan biljettpriset (inklusive kollektivtrafikavgiften) fastställas. Om totalpriset (inträdesbiljett + kollektivtrafik) blir lägre än vanliga kollektivtrafikbiljetter för längre resor till arrangemanget (inom regionen), kan prissättningen behöva justeras för att undvika möjligheter att utnyttja systemet. Denna biljettform benämns nedan som *solidaritetsprincipen*.

Exempel Skånetrafikens "kulturbiljetter"

Från våren 2012 till 17 feb 2013 har Skånetrafiken samarbetat med Julius biljettservice i Skåne i projektet "Kulturbiljetter". Projektet går ut på att köpare av evenemangsbiljetter enkelt kan köpa till en kollektivtrafikresa med Skånetrafiken och få 20 % rabatt. Biljetterna har besökarna skrivit ut hemma och sedan kunnat använda utan problem som resebiljett. Det preliminära resultatet visar att ca 1000 resor skett med "kulturbiljetten" och att den extra administrationen varit liten. All reseinformation har hämtats från Skånetrafikens reseplanerare.

2013 fattade kollektivtrafiknämnden i Skåne beslut om att införa erbjudande till evenemangsarrangörer om samarbete kring biljettförsäljning (Region Skåne, 2013). Detta samarbete innebär att kombinerade färd- och inträdesbiljetter kan säljas enligt tre olika principer; solidaritetsprincipen, paketprincipen och fastprisprincipen.

Solidaritetsprincipen innebär att kollektivtrafikbolaget och arrangören kommer överens om ett kostnadspåslag, som läggs på alla sålda biljetter. Baserat på arrangörens besökssiffror betalas sedan en ersättning ut till kollektivtrafikbolaget. Genom att alla besökare är med och betalar, oavsett färd sätt, kan kostnadspåslaget hållas lågt. *Denna princip lämpar sig för evenemang som är besöksintensiva under en given tidsperiod som en fotbollsmatch eller konsert.*

Med *paketreseprincipen* säljs inträdesbiljetter med eller utan färdbiljett inkluderad. Det vill säga det är valfritt att köpa till kollektivtrafikbiljetten. Denna princip används flitigt i Schweiz och även SJ använder denna princip. Det innebär ofta ett något rabatterat pris för kunden.

Som en variant på paketreseprincipen finns *fastprisprincipen*, som innebär att en större fast summa betalas av arrangören till kollektivtrafikbolaget.

Fördelarna med kombinerade biljetter är det är bekvämt för kunden och gör att denne också får upp ögonen för kollektivtrafik som färd sätt i allmänhet (Region Skåne 2013). Nackdelar är att det kräver extra administration från kollektivtrafikbolaget och de många olika biljetterna kan vara svårt för personalen att hålla reda på.

De exempel som finns i Malmö har följt paket- eller fastprisprincipen. Än så länge finns det inte något exempel i Sverige på när solidaritetsprincipen har använts men goda resultat har uppnåtts med denna metod utomlands, bl. a. i Tyskland (Nordlund, Ceric & Bösch 2012), så med tiden bör denna metod kunna användas i Sverige.

Andra exempel

Om man visar upp sin matchbiljett till Luleå baskets match får man åka gratis med kollektivtrafiken.

Ett annat exempel är Göteborgsvarvet, där uppvisande av nummerlapp av deltagare gäller som kollektivtrafikbiljett i Göteborgs kommun.

(7) Uppmuntra ökad charterbusstrafik genom förmånliga biljetter

Bortalagens supportrar tar sig ofta till matchen genom att samåka med chartrad buss. Denna samåkning kan underlättas genom att planera för en bra uppställningsplats för charterbussarna. Man kan också uppmuntra en ökad charterbusstrafik genom att erbjuda förmånligt biljettpris för dessa grupper. Charterbussar körs ofta på initiativ av lokala busstrafikföretag. Resa och inträdesbiljett säljs som ett paket, och i samband med större evenemang som konserter eller liknande ofta tillsammans med logi.

(8) Anpassa trafikljusen vid större evenemang (för att effektivisera trafiksystemet)

En intressant åtgärd som använts i Köpenhamn, som syftar till att minimera trafikchaos, är att styra trafiksignalerna efter mängden trafik i realtid. I Köpenhamn har använt ett system som fångar upp wifi- och bluetoothsignaler från trafikanternas mobiler. Detta system är förmodligen ganska dyrt och kräver troligtvis att man har ett centralt signalsystem.

. Wifi-teknik tömde Parken på nolltid
2014-04-25, 10:13
<p>KÖPENHAMN. Det trafikchaos som normalt utbryter när tusentals fotbollsfans ska lämna Parken efter en match uteblev i måndags. Skälet är att Köpenhamns kommun testat ny teknik för att automatiskt styra trafikljusen efter trafikanternas mobiler.</p> <p>Systemet fångar upp wifi- och bluetooth-signaler från fotgängarnas, cyklisternas och bilisternas mobiler för att automatiskt analysera trafiksituationen och anpassa ljussignalerna. I måndags, då 11.000 personer samlats för att se FC Köpenhamn spela mot Esbjerg, fick de stora skarorna fotgängare som skulle ut från stadion och vidare till Østerport station grönt under en längre tid när de skulle korsa gatan utanför.</p> <p>– De ansvariga hos polisen var förundrade över att det bara tog 20 minuter att tömma Parken, säger Lars Randeff, chef på bolaget som konstruerat tekniken, till tidningen Ingeniören.</p> <p>Han hoppas att kommunen nappar på att införa systemet på fler ställen i Köpenhamn. Till sommaren väntar en större upphandlingsrunda om just intelligenta trafiksystem i kommunen. (NFÖ)</p>

(9) Avgiftsbelägg parkering

Cykeln och kollektivtrafiken har svårt att konkurrera med bilen om bilparkering är gratis. Genom att avgiftsbelägga parkeringen ökar den relativa attraktiviteten för de andra färdmedlen. Subventionerad parkering leder till en konstlat hög efterfrågan på parkering. Om kommunens avsikt är att integrera stadsdelen som ett andra centrum, är avgiftsbeläggning av parkering på gatumark ett väsentligt första steg. I centrum är parkering inte gratis.

Kommunen har ingen rådighet över parkering på tomtmark och huruvida denna ska avgiftsbeläggas. För Gränby Centrum och Gränby Köpstad är avgiftsbelagd parkering inte aktuellt i dagsläget. Avgiftsbelagd gatumarksparkering är en viktig signal att det är möjligt att avgiftsbelägga även parkering på tomtmark.

Avgiften på tomtmarksparkering kan t ex användas under dagar/tider med högt besöksstryck.

Exempel på p-avgifter vid andra arenor

I flera fall kostar det att parkera bilen vid arenor: i p-huset Arena Park vid Lunds arena kostar det 10kr/tim 8-22 därefter 2 kr/tim, vid Malmö arena i Hyllie (som

liksom Uppsala arena ligger jämte ett stort köpcentrum) kostar det 15 kr/tim, 50 kr/5 tim eller 120 kr/dygn, på Cloetta Center i Linköping kostar det 10 kr/tim och på Löfbergs lila arena i Karlstad kostar det 10 kr/tim eller 40 kr/evenemang eller dygn. Såväl Linköpings som Karlstads arenor har gratis parkering under tider med färre besökande, kl 11-14 vardagar.

6.2 Behov av parkering – med åtgärder

I alternativet utan åtgärder och i scenario 2, har andelen bilresenärer uppskattats till 57 % och antalet parkeringsplatser till 0,19 bilplatser per besökare (med 3 personer per bil).

För att bedöma effekten av de åtgärder som redovisats i ”bas-paketet” kan man jämföra med hur färdmedelsandelarna ser ut på arenor med bra cykel- eller kollektivtrafik. Göteborg och Stockholm, som har bra kollektivtrafik till sina arenor har enligt en rapport från Movea (2005) en bilandel på 30-40 %. Kollektivtrafiken till Uppsala arena kommer inte att bli i riktigt samma klass som i de städerna, men bättre cykelmöjligheter kan troligtvis kompensera detta delvis. *Bedömningen är därför att med åtgärderna i baspaketet kan bilandelen minskas till 40-45 % som åker bil, vilket ger ett parkeringstal om 0,13-0,15.* Det innebär alltså att andelen som går, cyklar, åker kollektivt eller blir skjutsade/åker taxi uppgår till 60-65 %. För att nå denna andel är kombinationen av åtgärder viktig och att hela paketet genomförs. Forskning visar t ex att flera åtgärder i ett paket och kombinationen infrastrukturåtgärder och information och marknadsföring ger större effekt än varje enskild åtgärd för sig.

För att sänka behovet av parkeringsplatser ytterligare kan åtgärder i extra-paketet användas. Här bedöms särskilt kombinerade biljetter och parkeringsavgifter ha stor effekt. *Med åtgärderna i extra-paketet är bedömningen att man bör kunna komma ner i en bilandel på 30 %. Det skulle då ge ett parkeringstal på 0,1 per besökare.*

Parkeringsbehov – med åtgärder

Parkeringsbehovet, med åtgärderna i ”bas-paketet”, blir 440 – 510 bilparkeringsplatser för genomsnittsevenemanget och 1 040 – 1 200 för de största evenemangen, se Tabell 6-2. Det innebär att man nått och jämt klarar behovet för genomsnittsevenemanget, men att det blir ett underskott på parkering vid de största evenemangen, som måste lösas med fler åtgärder. Till detta ska dock tilläggas att förbättrat gång- och cykelnät även gynnar Gränby Centrum som kan få ett förändrat resande, vilket i sin tur ger fler lediga bilplatser. Detsamma gäller övriga funktioner på Sportfältet, som får nytta av en förbättrad kollektivtrafik och genare gång- och cykelvägar. Denna effekt har vi inte räknat med här. En del av kunderna till evenemangen är förmodligen till viss del samma kunder som till köpcentrumet Gränby centrum. Denna andel uppskattas till ca 15 % av arenans

besökare, vilket innebär att dessa redan är befintliga parkörer på Gränby Centrums parkeringar och således inte ska räknas dubbelt.

I beräkningarna har vi utgått ifrån scenario 2 – Mellan (se Tabell 5-4), då vi anser att detta är en rimlig utgångspunkt för resandet till Uppsala Arena under förutsättning att inga förbättringsåtgärder vidtas.

Tabell 6-2 Parkeringsbehov med åtgärder i bas-paketet och extra-paketet. Scenario 2 - Mellan.

	Resor med bil	Bilparkeringsplatser		Bilparkeringsplatser med samnyttjande handel-evenemang	
		Med 8 000 besökare	Med 3400 besökare (snitt)	Med 8 000 besökare	Med 3400 besökare (snitt)
Noll-läge/utan åtgärder	57 %	1 520	650	1 300	560
Med bas-paketet	40-45%	1 040-1 200	440-510	880-1020	370-440
Med extra-paketet	30 %	800	340	680	290

*med 3,0 per bil.

7. Avslutande diskussion

Utredningen har visat på att det finns andra arenor med liknande förutsättningar som Uppsala Arena som har klarat sig på ett lägre antal parkeringsplatser per besökare än de 0,25 som arenabolaget har efterlyst. Sådana exempel finns i Lund och Malmö. I Borås samnyttjas parkering med intilliggande handelsområde, vilket alltså föreslås även i Norra Gränby.

Kapitlen ovan har redogjort för att det i framtiden förväntas finnas en viss ledig kapacitet i befintligt parkeringssystem för Uppsala Arena att merutnyttja (motsvarande drygt 400 parkeringsplatser), men att denna kapacitet framförallt finns på kvartersmark. För att dessa platser ska kunna nyttjas av arenan krävs det att någon form av avtal tecknas mellan verksamheterna som reglerar nyttjandet.

En kapacitet om 400 parkeringsplatser bedöms räcka till för att täcka det huvudsakliga behovet av parkeringsplatser för det genomsnittliga evenemanget vid Uppsala Arena, men vid större evenemang riskerar det bli ett underskott på parkeringsplatser. Ett genomsnittligt evenemang vid arenan väntas locka ca 3 400 betalande åskådare, medan ett slutsålt evenemang innebär 8 000 till 10 000 betalande åskådare. Spannet avseende antal besökare är således stort. Tillgänglighetsanalysen visar också att såväl möjligheterna att gå och cykla till arenan som möjligheterna att åka kollektivt dit bör förbättras för att dessa alternativ ska vara attraktiva.

Av dessa anledningar behöver samtliga aktörer; kommun, arenabolag och kollektivtrafikmyndighet, tillsammans överväga att vidta åtgärder i syfte att styra över resor, till området i stort och till evenemang specifikt, till hållbara transporter. Dessa åtgärder inkluderar bl.a. utbyggnad av gång- och cykelvägnät, tydligt skyltade gång- och cykelstråk till arenan –utpekade ”arenastråk”, god standard och ordentligt utbud av cykelparkering samt ökad turtäthet i kollektivtrafiken vid evenemangstid.

Vid förväntat högt besöksstryck föreslås även en kombinerad inträdes- och kollektivtrafikbiljett, vilket innebär att resan till och från evenemanget är betald i arenabiljetten. Den senare åtgärden bedöms ha stor inverkan på besökares färdmedelsval, särskilt i kombination med en hög turtäthet i kollektivtrafiken. Likaså är det lämpligt att vid högt besöksstryck anordna med mobila cykelparkeringsplatser som ställs ut just för dessa händelser. Härigenom behöver trafiksystemet vid arenan inte överdimensioneras även för de mindre evenemangen.